

увага повинна приділятися розробці планів стратегічного розвитку порту, які повинні відповідати загальній стратегії розвитку портів України і відповідати світовому стану ринку портових послуг для забезпечення найбільш ефективного використання майна порту.

При цьому необхідно мати на увазі, що СЕБ АМПУ та СЕБ портових операторів, які функціонують на території одного порту, повинні корелювати. Певні питання слід вирішувати спільно, наприклад, питання формування комунікативної та інформаційної складових СЕБ.

### **Література**

1. Закон України. Про морські порти України: 4709-VI. — [Дійсний від 2012-05-17]. — [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України. — 2013. — № 7. — С. 65. — Режим доступу до журн.: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
2. Маляр С. Б. Функциональные составляющие экономической безопасности предприятий портовой деятельности / С. Б. Маляр // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. — Вип. 31. — Одеса: ОНМУ, 2010. — С. 115-128.
3. Типове положення про службу морської безпеки порту. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/RE19971.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE19971.html)
4. Офіційний сайт «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua/ru/o-predpriyatii/missiya-predpriyatiya>

**Леонтьєва І.О.,**

*аспірант факультету економіки транспорту,  
Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана  
Петра Конашевича-Сагайдачного*

## **ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ВОДОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА В ПЕРІОД ЕКОНОМІЧНОГО СПАДУ**

Динамічні зміни, які відбуваються в сучасному суспільстві, впливають на усі ланки нашого життя, і потребують адаптування до стану постійних змін та активних дій по усуненню недоліків та негативних наслідків таких змін, а також по розробці програм та планів для ефективної діяльності підприємств.

Економічні процеси, пов'язані із світовою фінансовою кризою та загальним спадом в економіці країн світу та зокрема нашої країни, негативно вплинули на ефективність роботи кожного окремого підприємства в сфері водного транспорту. Так, водним транспортом України за січень — серпень 2013 р. перевезено вантажів обсягом 3,6 млн т, або 73,6 % обсягу січня — серпня 2012 р. Закордонні перевезення вантажів водним транспортом становили 89,9 % обсягів січня — серпня 2012 р. Єдиною ознакою позитивної динаміки стало перевезення пасажирів морським транспортом, яке зросло на 9,5 % порівняно із січнем — серпнем 2012 р. [3].

Одноєю з найбільших суднохідних компаній України є ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство». Балансовий флот УДП нараховує біля 650 одиниць. Кількість флоту, що є в експлуатації, нараховує 367 одиниць, в тому числі 4 річкових пасажирських судна, 19 одиниць самохідного флоту, 57 толкачів и буксирів, 161 барж та секцій, 130 ліхтерів. Крім того, ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» оперує також флотом іноземних підприємств, що налічує 137 одиниць бербоут-чартерного флоту. Річковий флот УДП здійснює перевозки залізничної сировини, вугілля, коксу, зернових, металів, різноманітних генеральних вантажів, добрива, машин, обладнання, великогабаритних та важких вантажів.

В теперішній час пароплавство — збиткова компанія. При цьому видиме благополуччя на протязі багатьох років створювалось за рахунок продажу одиниць флоту, кількість якого скоротилась не менш ніж на 400 одиниць. Найбільшими кредиторами пароплавства є державні органи.

На ефективність роботи Українського Дунайського пароплавства негативно впливає наступна група факторів: відсутність глибоководного судового ходу Дунай-Чорне море на українській ділянці дельти річки і неузгодженість тарифів на перевезення вантажів. Нещодавно було здійснено будівництво залізничної гілки до Ренійського порту, що окрім економічного має велике соціальне значення, будівництво універсального мостового переходу через Дністровський лиман; і зараз найбільш важливими питаннями для поліпшення ситуації є відновлення глибоководного судового ходу Дунай — Чорне море; модернізація залізничної колії Одеса — Ізмаїл; демаркація лінії Державного кордону з Республікою Молдова; узгодження оптимальних тарифів на перевезення водним тран-

спортом. Саме на реалізацію цих питань може бути направленою політика підприємства.

Організація роботи воднотранспортного підприємства в нових умовах передбачає оптимізацію усіх ресурсів підприємства. Такої мети можливо досягнути тільки за умови правильної роботи з персоналом воднотранспортного підприємства [5, 6], бо саме робітники, кожний на своєму робочому місті, під керівництвом кадрової служби, будуть ініціювати та реалізовувати усі необхідні програми. Так, в ПрАт «УДП» працюють 3500 осіб. При заборгованості співробітникам УДП 12 млн 700 тис грн зарплатні (станом на жовтень 2013 р.) потрібно докласти максимум зусиль, щоб вирішити всі кадрові питання, і не тільки за рахунок звільнень, що, на жаль, є характерним для кадрової політики даного підприємства.

Під час реорганізацій в економіці та суспільстві рівень макросередовища значною мірою визначає форми та засоби існування підприємств та робітників. Так, такі сучасні економічні перетворення, як орієнтація на споживача, глобалізація, нове покоління інформаційних технологій, боротьба за тотальну якість вимагають зацікавленості робітників у кінцевому результаті їх діяльності, формування нових моделей організаційної поведінки персоналу, які відповідають вимогам сучасності [1]. Для втілення плану розвитку підприємства в життя, відповідно до його напрямку, мобілізуються людські ресурси. Найбільш вагомими мотивами трудової поведінки персоналу є орієнтація на можливості прояву ініціативи, досягнення професійного та посадового росту, визнання [22, с. 76].

За даними В. Д. Дорофєєва, основу існуючих теоретичних концепцій з питання організаційної поведінки персоналу, складають такі підходи, як особистісний підхід, при якому центральним у кадровій політиці виступає людський ресурс; ситуаційний підхід, при якому аналіз організаційних умов, як чинника організаційної поведінки персоналу є пріоритетним у прийнятті управлінських рішень; системний підхід, при якому організація представляє собою єдину цілісну систему організаційного управління із врахування всіх чинників, які впливають на робітників; а також підхід, орієнтований на результат, при якому мобілізація здібностей та потенційних ресурсів кожного працівника, корекція мотивації та поєднання людських ресурсів із організаційними для досягнення високих виробничих показників [4].

Дуже важливо, щоб при будь-якому з обраних підходів кадрової політики підприємства була системною та мала за мету не використання персоналу, а роботу з персоналом для конкурентоспроможності підприємства після того, як мине криза та у підприємства буде потреба в кваліфікованих робітниках для подальшого розвитку. Тому сучасні умови потребують вираженої кадрової політики з метою формування ефективної організаційної системи.

### **Література**

1. Аширов Д. А. Организационное поведение: учебник / Д. А. Аширов. — М.: Велби, Проспект, 2006. — 360 с.
2. Дорофеев В. Д. Организационное поведение: учеб. пособие. / В.Д. Дорофеев, А. Н. Шмелева, Ю. Ю. Частухина. — Пенза: Изд-во ун-та, 2004. — 142 с.
3. Економіка України за січень–серпень 2013 року / Урядовий кур'єр. — 27 жовтня 2013 року.
4. Лапыгин Ю. Н., Эйдельман Я. Л. Мотивация экономической деятельности в условиях Российской реформы. — М.: «Наука», 1996. — С. 64—68.
5. Мучински П. Психология, профессия, карьера / П. Мучински. — 7-е изд. — СПб.: Питер, 2004. — 539 с.
6. Управление персоналом в условиях социальной рыночной экономики / под науч. ред. Р. Марра, Г. Шмидта. — М.: Изд-во МГУ, 1997. — 480 с.

**Яворская А. Ф.,**

*аспирант,*

*Одесская национальная морская академия*

## **ЗАДАЧИ ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ СУДОХОДНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ**

Процесс глобализации, как известно, становится ведущим фактором, с одной стороны — стимулирующим, а с другой стороны — ограничивающим параметры и характер участия отдельных стран в международном разделении труда.

При этом задачи экономического роста, как важнейшая закономерность повышения уровня эффективности национальной экономики, предопределяют необходимость концентрации внимания на экономичности и доступности использования ресурсов среди традиционного воспринимания их экономической ценности (наличие природных ископаемых, объем инвестиций и др.). Кроме